

令和 7 年度第 1 回
第 38 回 武蔵野市地域公共交通活性化協議会

I 開催概要

日時：令和 7 年 6 月 23 日(月)15 時～17 時

会場：総合体育館 3 階大会議室

出席者：武蔵野市地域公共交通活性化協議会委員 17 名

〔事務局〕 武蔵野市交通企画課

〔事務局〕 株式会社ケー・シー・エス

配布資料：【資料 1】武蔵野市地域公共交通活性化協議会構成員名簿
【資料 2】策定スケジュール（令和 7 年 6 月 23 日時点）
【資料 3】市民アンケート調査実施報告書
【資料 4】交通ビッグデータ分析報告書
【資料 5】地域公共交通を取り巻く課題（令和 7 年 6 月 23 日時点）
【資料 6】ムーバス事業の評価・検証
【資料 7】今回策定する地域公共交通計画における枠組み
【資料 8】武蔵野市地域公共交通計画（骨子案）
【資料 9】武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について
【資料 10】三鷹・吉祥寺循環（6 号路線）の減便状況について
【資料 11】ムーバス（3・5・7 号路線）のお盆ダイヤについて

II 会議の概要

1. 開会(事務局)

- (1) 会長あいさつ
- (2) 委員紹介
- (3) 配布資料確認

2. 議事

(1) 協議事項

- ① 地域公共交通計画について
- ② 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

① 地域公共交通計画について

【資料 3, 4:市民アンケート調査及び交通ビッグデータ分析】

座長：資料 3 の市民アンケート調査について、10 ページの通勤通学の頻度は、20 歳から 44 歳の週 5 日以上通勤している割合が前回調査より減っており、働き方が変わってきたことが推測される。47 ページのムーバスが運行していることの価値について、一番回答が多いのは買い物利用の 31.1%だが、他には、自転車の代替手段となっている、将来の移動に関する不安が軽減される、将来も安心して住み続けられる、という点に価値を感じている方が多いという結果になった。

資料 4 の交通ビッグデータ分析について、48 ページのヒートマップは、利用者が多いところが濃い色で示されており、路線バスとムーバスを重ね合わせてみると、うまくすみ分けができていていることが分かる。57 から 59 ページは、市内 3 駅まで徒歩とバスを合わせての到達圏域が示されており、7 時か

ら 21 時までのどの時間帯においても 20 分以内で到達できることが分かる。これは、徒歩かバスを使えば、市内の目的地に到達できるというのが、武蔵野市の 1 つの交通サービスの水準ということができる。

- 委員 : 前回 2019 年に同じアンケートをした際も、調査対象 15 歳以上、配布数約 3,000 人で同じという理解でよいのか。
- 事務局 : 対象、配布数ともに同じである。
- 座長 : 回収率についても、4 割程度と前回と同程度であった。委員に事前配布された資料 4 では、タクシープローブデータについて、東伏見稲荷のアンダーパス南側に GPS データが集中していたが、どのように修正して 50 ページのようになったのか。
- 事務局 : 車両 1 台ごとに ID がついており、1 つの ID の中で乗降を繰り返しているが、同じ ID を全てひとまとめにしてしまっていたため、かなり少ない数のデータになっていた。今回は小分けにしてデータを取り直したところ、約 20,000 件の乗車データとなった。
- 座長 : データをまとめて 1 つにしていたものを分割したということで、何かのデータを削除したわけではないということでしょうか。
- 事務局 : データとしては変わらないが、集計の仕方を変えた。

【資料 5 : 地域公共交通を取り巻く課題】

- 委員 : 課題 2 に「ムーバスに対する市民ニーズが多様化している」とある。市民アンケートでは、週 5 回以上通勤・通学をしている方が減っているという結果もあったが、市民ニーズから通勤通学は対象外としてもいいと思っている。弊社でも乗務員不足の影響で、運行時間帯の拡大は厳しくなっているため、ニーズを絞ることで、日中のみをムーバスの運行時間帯とすることが考えられる。
- 座長 : 通勤通学のニーズを前面に出した場合、ムーバスの始発が繰り上がる、終発が繰り下がるなど、より幅広いニーズに応える可能性があるという形で読み取られる懸念がある。
- 事務局 : 地域公共交通は、限られたリソースを使って、ターゲットを絞って適切に配分していく必要がある。一方で、ムーバスは運行から 30 年という期間を経て、市民生活に浸透している状況でもある。現在も高齢者や子育て世代が中心というのは変わらないが、「みんなが利用する」というユニバーサルなコンセプトが受け入れられている中で、通勤通学を完全にターゲットから外すのは難しいと認識している。
- 委員 : 朝や夜の時間帯に乗務員の数を抑えることができれば、乗務員の休息時間のインターバルが取りやすくなるという一面もあるので、弊社の状況と合わせて考えて欲しい。
- 座長 : 高齢者や子育て世代をフォローすることが初期のコンセプトだったが、現在は幅広い市民から使われている。資料 3 の 15 ページを見ると、通勤通学の交

通手段はムーバスが 6.6%、路線バスが 22.1%となっており、通勤の中には、退職された後も仕事されている方も含む。一方で、33 ページのムーバスの利用頻度は、週 5 日以上が 0.9%、週に 3 日以上を含めても 3.7%となっている。路線バスの利用頻度が 13.1%なので、機能として差がある事実もある。通勤通学とあえて書かず、幅広く利用されていると表現した方が適切ではないか。

委員 : ムーバスが走り出した当時、交通弱者の救済が第一で、通勤通学は対象外のため、通勤通学に使えない時間帯にダイヤを設定していた。アンケートで若い世代の利用者が多い事実には驚いたが、それだけ市民の中に 1 つの交通手段として定着し、利用されているということは嬉しいことだと感じている。当初は、交通弱者の利用だけでは、収支が厳しいのではないかと心配が多く、議会の質疑もそこに集中していたが、蓋を開けてみれば予想外に収支が良かったという報告があった。ただ、1 号路線から 7 号路線までのそれぞれの収支率がどうなっているのか心配である。
ムーバスは、市全体の交通網ではなく、3 駅に人を運び、その周辺を回る設定の中で運行されている。ムーバスで吉祥寺駅に行って、JR に乗り換えて武蔵境駅に行き、武蔵境の会場で行事を行うという人が多く、どうして吉祥寺から武蔵境行がないのかなど、わがままな要求が出てくる。次の段階として、駅に集中させるムーバスだけでなく、交通頻度の高いところ同士を結ぶ路線を考えるべきではないか。

座長 : ムーバスが様々な方に使っていただいている状況は良いことだということ。その上で、1 点目は、各路線の収支率がどうなっているのか。2 点目は、ムーバスは 3 駅を起点に短距離で循環するコンセプトだが、市内全体で横断的にやってみたらどうかというご提案だった。

事務局 : 1 点目については、各路線の収支率は把握している。100 円という運賃設定は、収支から逆算して設定しているわけではなく、ワンコインで老若男女が等しく乗れるということを重視している。
当初はムーバスの車両を市で購入していたため、収支率の計算に車両代が含まれておらず、一時的に黒字になることがあったが、現在は車両代を含めて計算しているため、全ての路線で赤字になっている。ガソリン代や人件費が上がっていることから、赤字の幅が年々増加してきている。
2 点目については、路線バス事業者やタクシー事業者と役割分担をするという前提があり、地域公共交通をムーバスだけで担う考えはない。バス事業者やタクシー事業者と一緒に市全域を網羅的に、市民の足を確保しようというコンセプトでできているので、例えば、武蔵境駅から市役所まで直接行くようにしてしまうと、路線バス事業者やタクシー事業者のお客様を取ってしまうことになりかねない。
まずはムーバスで駅まで出てもらい、JR と路線バスで市役所に来てもらうなど、それぞれの交通手段を使って目的地に到達することで、地域全体の公共交通が維持され、共存・共栄を図ることが大事であり、この考えはこれからも変わらない。

座長 : ムーバスは、運賃が 100 円だったら経営できるだろうという発想ではないところが当時新しかった。一方で、一時的に黒字が取れたのは、収支率に車両の購入費が入っていないことや、当時の乗務員の賃金は、現在の賃金と比べて安かったこともある。今後も運賃 100 円を維持していくとすると、市民に広く薄く負担していただく領域を確保し、了解していただく必要がある。ムーバスの良いところは、車両 1 台で 1 時間 2 周、3 周できることである。

地方だと1周に1時間以上かかるため、収支が上がりにくい課題があり、また乗車しきれない可能性もある。ムーバスは様々なバランスを保った上で、30年間成り立っている。

- 委員 : 昨年申し上げた課題が、課題として残ったままになっている。吉祥寺駅南口駅前広場の整備はなかなか進まず、井ノ頭通りに設置するバス停の数も見通しがついていない。吉祥寺通りから井ノ頭通りへの右折レーンについては、バスは右折できるがタクシーは右折できない課題がそのままになっている。自転車との関係性においても、市内の道路で自転車が安全に走行できる環境が整っていない。基本的な整備をせずに、議論が先にいってしまうと、実態が追いついていないということになってしまわないか。
- 座長 : バスと自転車との関係では、バスの追い抜きの場面で、乗務員が苦慮している。自転車走行環境については、相対的に吉祥寺の不満が高いが、物理的な走行環境を何とかしない限り、新技術の活用も受け止めきれないのではないかというご意見であった。
- 事務局 : 自転車は車両扱いのため、車道の左側を走ることがルールとなっているが、道路幅員が足りず、歩道も人と人がすれ違えないような場所が市内にたくさんある。道路を拡張しない限り、安全な道路にならないことは十分認識している。今できることは、お互い譲り合ってそれぞれが安全に通行できるように、歩行者を第一とした安全教育を浸透させることが大事である。また、道路空間を再編して、自転車が安全に走行できるように改修していくことも考えられる。吉祥寺駅南口駅前広場については、約25年前に都市計画決定がされているが、いまだに100%の用地買収ができていない状況である。本計画は10年先を見越した計画と考えており、現在の状況を課題として記載する必要がある。
- 委員 : 自転車については、三鷹市の計画では教育に関して具体的なプランニング、通勤通学における自転車の乗り方が計画の中に記載しているため、武蔵野市の計画でも入れられないか。
- 事務局 : 三鷹市は地域公共交通と自転車を1つの交通総合計画としているが、本市は、地域公共交通計画とは別に自転車等総合計画を並行し策定しているところである。同じタイミングで議論しているため、自転車走行空間や駐輪対策など自転車にかかわる事項についてはそちらに記載する。
- 委員 : 市役所から乗務員不足を取り上げていただけてありがたい。資料5の左側はバスやレモンキャブ、タクシーの話が記載されているが、資料右の課題①はバス乗務員限定なのか。
- 事務局 : バスだけではなく、タクシーやレモンキャブの運行管理者も含めている。資料にはタクシーという記載はないが、全体として対応していきたい。
- 座長 : 整備士や運行管理者も足りていないため、乗務員だけに限った話ではない。武蔵野市だけではなく、近隣の自治体も含めて考えていかなければいけない。東京都と歩調を合わせられると良い。課題②の通勤通学については、ムーバスのコンセプトとも関わりがあるため、市民の方から幅広く利用されているという記載が良い。課題④の道路や駅前広場の整備については、骨子案で詳細が記載されているため、そちらで議論したい。自転車については、武蔵野市は別の計画の会議体で議論しているが、自転車の走行環境とバスの走

行環境は関わりがあるため、相互に書けるところは書くということが必要である。

【資料6：ムーバス事業の評価・検証】

- 委員 : コンセプト④に、「個別輸送から公共交通機関への乗り換え促進」とあるが、個別輸送というのはマイカーでの輸送を指しているのか。
- 事務局 : マイカーからムーバス、路線バスなどの公共交通への乗換促進である。
- 委員 : 地方のように移動手段がなく、マイカーで送らなければならないという状況は武蔵野市にはない。タクシーも個別輸送のため、誤解が生じない表現としたい。
- 事務局 : 個別輸送からマイカーに記載を変更する。市民アンケート調査より、本市は自家用車の分担率が著しく少ないのが特徴である。これだけ公共交通網が発達している地域は珍しいので、それを十二分に活用し、公共交通機関をもっと使ってもらい、経済性・効率性も高めていくことを目指している。
- 委員 : 資料左側に「リッチ感のある車内」というのは、タクシーでもグレードの高い車両があるため、そのようにするのか、個性的にするという意味なのか。
- 事務局 : 30年前のコンセプトであり、現在のコンセプトからは削除されている。
- 座長 : 30年前に乗合バスとしての小型車両の活用が議論になった時にでてきたコンセプトのため、現在はその部分は削除されている。
- 委員 : 不易流行の不易の部分に、運賃100円を継続していくとあるが、地域経済を考慮して、当面は市民みんなで支えていくというところが大事である。その理解を市民にもっと訴えかけていくことが必要ではないか。転居してきた方への訴えかけが少なく、みんなで支えていくということが十分に知られていないので、今後はより市民に訴えかけていくことが不可欠だと思っている。
- 座長 : 運賃100円を継続していくことよりも、「市民みんなで支える」ということをこれからも変わらず続けることのほうが重要である。料金ではなく、市民みんなで支えるコミュニティバスという表現が望ましい。それを前面に出しておかないと、運賃100円という結果の部分だけ重視されるのはアンバランスである。
- 委員 : 公共交通の料金が徐々に上がっている中で、運賃100円にこだわる意味はどこにあるのか。武蔵野市は、子どもたちのプールも10円でやっているが、無尽蔵に豊かなわけではない。収支のことを考えて、これ以上市民負担が膨らむのはまずいというラインを設ける。運賃100円というコンセプトを正面からうたうことは採算の度外視であり、公共交通として良くない。
- 座長 : 運賃100円であることに収支性や必然性はなく、あくまでも規範的に決定している。ただ、市民に支えられる余地があるだろうということから、当面100円を継続していくと記載しているが、5年に1回の計画改定の度に、そろそろ運賃を上げたかどうかという話は出てきていることは事実である。市民が受け入れられるというところで100円が良いのか、それとも値上げするのかななどを議論する必要がある。昨年から事業者を含めて議論していく中で、差

し当たりは 100 円が継続できるのではないかと考えているが、不易という項目ではないのは事実なので、整理しなおす必要がある。運賃 100 円が目的になってはいけないというところが共通認識である。

委員 : 「市民も利用者也みんなで支える」というコンセプトのほうが大事だというのは間違いない。一方で、今後路線バスの運賃が値上がりする可能性があり、路線バスとコミュニティバスに運賃差が生まれたときに、市民サービスに対しても差が生まれるのではないかとこのころを懸念している。その視点からも、100 円を前面にだすのではなく、持続可能なものとしてサービスを続けることが良いと思う。

委員 : 多様化する市民ニーズを叶えようとすればするほど事業者側の負担が増える。料金の問題についても、支える側、事業者側、利用者側の立場で判断したときに、支える側の人たちが 100 円で大丈夫という状況であれば、それはそれで良いと思う。しかし、文言として 100 円と記載してしまうと、誤解を生んでしまう。費用面を前面に出すよりも、ムーバスがどのように愛されていくのか、持続可能なものにしていくのかという考えを記載する方が良いと思う。

座長 : 市民に愛していただける環境を醸成するからこそ、みんなで支えようということに繋がってくる。一番大事な論点である。

委員 : ムーバスができた 30 年前、都内は一運賃で 200 円だったが、料金を上げないのが美德とされていた時代で、基本的には約 20 年間、運賃は上がってなかった。それが当たり前のものとしてやってきた結果、人手不足の一因となり、現在は考えを変えて値上げして乗務員の待遇改善に努めている、という背景があることをご理解いただきたい。昔はここまで乗務員不足になるとは想定していなかったが、今はそのようなことがなく、考え方を変えていかななくてはならない危機感を持っている。増便したいが減便せざるを得なくなってしまった。ムーバスは市民みんなで支えていく、というコンセプトなのであれば、あわせて公共交通が今までのように普通にあるものではないという認識を持ってもらうため、現状をアピールしていただきたい。あつて当たり前ではなく、維持できなくなることがあるかもしれないという状況にあることを発信していただきたい。

座長 : 公共交通全体として、支える側の苦悩を表現する必要があるのではないかとこの意見をいただいている。コラムを掲載して読んでいただける工夫をするというところも前回からご意見をいただいているので、どのような記載が良いのか、次回以降の協議会で確認していく。運賃 100 円の継続を柱にするのではなく、市民の皆さんに愛していただき、市民みんなで支えるということが重要だと思うので、そこが読み取れるようにする。また、充実したバス交通網があるからこそ自家用車の分担率が低い状況ができているため、路線バスを支えていくことを大事にしていく必要がある。路線バスだけでなく、タクシーも含めて公共交通を支えていくために、人を確保していくという形で見直していただきたい。

【資料 7, 8 : 今回策定する地域公共交通計画における枠組み・骨子案】

委員 : 個別施策の具体内容は次回に提起されるということでよろしいか。

事務局 : 個別施策については、次回に細かい内容を提示する。基本施策として載って

いない、あるいは見落としている観点や事業などがあれば、ご意見をいただきたいと思い、タイトルを出している。

委員 : ムーバスの新しいコンセプトを周知するためには、基本施策②-1の広報戦略が最も大事である。武蔵野市は年間で10%程度が転出、転入しているため、市民全員にムーバスのことが細かく伝わらない。市もムーバスの現状について、揺るぎない考え方を維持していくことが大事だと思っている。

座長 : 基本理念・目標、基本方針の立て方に大きな異論はなかった。ムーバスのコンセプトや取り巻く課題という中で、運賃だけではなく市民みんなが支えていくということ、ムーバスが多くの人に利用していただいていることはすごくいいこと。それを通勤通学という個別の目的ではなく、広い目的で使っていただいているという表現にする。これらの論点は文言修正をしていきたい。資料8については次回以降、個別施策を事務局からご提案いただく。

② 武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について

【資料9:武蔵野市地域公共交通活性化協議会規約の改正について】

座長 : 国交省のモデル要項について、各自治体が対応する必要があるというのは、運輸支局も同様の理解で良いか。

委員 : 各自治体には、なるべくご対応いただくことが望ましいという立場である。全国的には、地域公共交通会議での協議がなかなか調わない自治体が多く、それに対応するモデル要項として示したものだが、武蔵野市では事業者の皆様と議論を進めていただいている。国が示したものである以上、なるべく沿っていただくと良いということをご理解いただきたい。

座長 : 他の自治体では、モデル要綱に対応しているところと対応しないところがある。対応していない場合の問題点は、突然バス路線が止まってしまうような事態において、緊急対応しなければいけない時に、規約が改正されていないがために、バスが止まったままになったというケースもある。緊急でやむを得ないときに発動する条文である。ただ、モデル要綱に沿ったからといって、事業者の皆様と準備をして、必要なものに取り組んでいこうという姿勢については、武蔵野市も一切変えるつもりはないので、ご安心いただければと思っている。

委員 : 自家用有償旅客運送は、地方自治体が主体となる道路運送法第78条だと思うが、今回の改正のところで、交通会議の議決があったものとするとか書かれている。国交省が出しているモデル要項の4ページ、交通会議の議決方法は〇〇とするとなっているが、議決方法はどのようなになっているのか。

座長 : 規約のとおり議決方法は、出席委員による全会一致としている。座長から全体に投げかけた際に、疑問が出たら確認をして、多数決を取る場合もあるが、基本的には全会一致を原則としている。

委員 : 武蔵野市は活発な協議体のため心配はしていないが、公共ライドシェアの問題や新しい交通を推進する上で、合意形成なしに強引に進めてしまう自治体もあるため、そのようなことは絶対にないように、釘を刺しておきたい。

事務局 : 今回は国交省の通達によりモデル要項に沿った規約改正を行うが、委員の皆様とはこれまで通りの関係性で議論させていただければ、本条項を使う必要

は全くないと考えている。

座長 : 国交省のモデル要項に合わせて規約改正するが、基本的に合意形成をするということはぶれずにやっていきたい。

(2) 報告事項

① 三鷹・吉祥寺循環（6号路線）の減便状況について

【資料10: 6号路線の減便状況】

委員 : 三鷹・吉祥寺循環（6号路線）の減便について、当初の予定よりも複便の予定が遅れており申し訳ない。乗務員の採用強化を実施しており、早々に複便できるように善処していく。

② ムーバス（3・5・7号路線）のお盆ダイヤについて

【資料11: 3・5・7号路線のお盆ダイヤ】

<質問・意見なし>

(3) その他

事務局 : 次回の分科会は8月、活性化協議会は9月ごろを予定している。正式な日程が決まり次第、開催通知を送付する。